

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
TERCER PERÍODO

DISTRIBUIDO Nº 1461 DE 1992

COMISION DE
INDUSTRIA Y ENERGIA

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

JUNIO DE 1992

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DE FECHA 16 DE JUNIO DE 1992 CON LA PRESENCIA EN LA MISMA DE REPRESENTANTES DE LA FIRMA "JULIO CESAR LESTIDO S.A."

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Ernesto Amorín Larrañaga

Miembros : Señores Senadores Dante Irurtia, Bari González Modernell y Jaime Pérez.

Invitados especiales : Señor Representante Nacional Thelman Borges, integrante de la Comisión de Industrias y Comercio de la Cámara de Diputados.
Señores Hugo Bonavita y Wilmer Machado representantes de la firma Julio César Lestido S.A.

Secretario : Señor Walter Alex Cofone.

Ayudante de Comisión: Señor Lorenzo A. Saavedra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 27 minutos)

(Ingresan a Sala los representantes de la firma Julio César Lestido S.A.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos mucho gusto en recibir a esta delegación de la planta de armado de Nueva Palmira.

En primer lugar, deseo comunicarles que hace instantes estuvimos reunidos con cuatro delegados obreros de dicha firma. A continuación, nos gustaría conocer su opinión respecto a este conflicto que se ha planteado; digo conflicto pero no en el sentido de lucha, sino por las dificultades que atraviesa en este momento la industria automotriz uruguaya, lo que trae como consecuencia el desasosiego importante desde el punto de vista social.

SEÑOR BONAVITA.- En un principio, relataré lo sucedido de un año a esta parte. Personalmente estimo que no se trata de un conflicto y, por otro lado, debo destacar que siempre hemos mantenido una buena relación con los trabajadores.

Hasta enero de 1991, estuve al frente de la Presidencia del Directorio de la firma, pero luego renuncié puesto que entendí que había dificultades económicas y financieras muy grandes, como así también en virtud de que existían discrepancias bastante importantes.

En abril, la empresa prácticamente estaba en condiciones de cerrar sus puertas, puesto que las dificultades eran muy importantes y no se lograba conseguir ningún crédito. Fue entonces que renuncié porqué entendí que se debía arribar a una solución. En ese sentido, conseguimos un grupo inversor que firmó un convenio con los sucesores de la empresa Julio César Lestido S.A. que se firmó el 6 de mayo, comenzando a ejercer la nueva administración el día 9 del mismo mes. Hasta esa fecha, debimos hacer frente a una gran inversión para poder continuar trabajando. Todo este resumen es muy importante, a fin de que los señores legisladores tengan conocimiento del estado de ánimo en que me encontraba, al igual que los gerentes y empleados de la fábrica. Frente a esa situación, logramos reunir el capital necesario para mantener abierta la planta; incluso, conseguimos un pequeño descuento del 2% --porque nuestros precios eran muy altos-- que nos ayudó bastante, hasta que se tomaron las medidas arancelarias. Evidentemente, fue muy grande el esfuerzo que realizó la nueva administración para continuar trabajando en la planta de armado, pero lamentablemente las medidas adoptadas por el Gobierno con respecto a los aranceles, crearon una situación insostenible que la hemos puesto en conocimiento de los obreros de la fábrica en Nueva Palmira. En ese sentido, debo informar que hace un mes y medio nos reunimos con ellos, a fin de hacerles saber el estado de la empresa.

SEÑOR MACHADO.- En primer lugar, deseo agradecer la invitación que se nos ha hecho para concurrir a esta Comisión y expresar nuestro punto de vista sobre un tema que mucho nos aflige. Asimismo, deseo destacar que ya hemos asistido a la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes.

Desde 1970 en adelante, la industria automotriz siempre ha estado muy protegida en virtud de que se trata de una actividad muy difícil de desarrollar en nuestro país, ya que no se cuenta con los elementos de tecnología avanzada en lo referente a las autopartes. Ello hace que se dependa exclusivamente del exterior para poder sacar al mercado un vehículo en condiciones de mediana calidad. Mientras existió esa protección, subsistimos e incrementamos nuestra productividad hasta el mes de mayo, tal como manifestó el señor Bonavita.

Cabe destacar que uno de los problemas que se suscitó fue que en el mes de setiembre los aranceles bajaron del 40% al 30% y en abril descendieron nuevamente del 30% al 24%. Asimismo, ya se ha proyectado otra baja del 24% al 20% a partir del 1º de enero de 1993. Ni bien se inició el programa de desgravación llevado adelante por el Gobierno --debido al ingreso del Uruguay en el MERCOSUR-- comenzamos a rever todo el sistema de fabricación y de costos, a efectos de considerar si era factible continuar con la empresa. En tal sentido, cuando los aranceles descendieron del 40% al 30% pensamos que podíamos seguir, ya que la protección existente aún nos permitía mantener abierta la fábrica. Pero lamentablemente, cuando

descendieron al 24% los cálculos mostraban que era imposible continuar.

Por otro lado, debemos tener en cuenta que la industria automotriz se caracteriza por tener una serie de costos ocultos que otras no poseen porque, tal como los señores legisladores saben, los autos vienen desarmados e, inevitablemente, cualquiera sea el origen de las piezas o del "kit", siempre existen faltantes, lo que nos imposibilita el armado. Ello implica que en ocasiones tengamos un stock muy costoso parado durante muchos días y, a veces, durante todo un mes. Asimismo, debemos tener presente la diferencia de costo que existe entre las partes que omitimos en origen y las piezas uruguayas que se incorporan, ya que debemos cumplir con la integración nacional obligatoria.

Esto se suma al costo que, en determinado momento, alcanzó al intercambio que llegó a pagarse resta un 15% o 20% como mínimo para poder conseguir divisas de exportación y compensar. Todo esto nos obligó a tomar una decisión en el mes de enero de este año, en el sentido de que si se llevaba a cabo la rebaja arancelaria del 30% al 24%, la planta ya no era rentable. Como en ningún momento dudamos de que las disposiciones que se habían establecido por parte del Gobierno se iban a cumplir, cerramos la planta y combinamos con nuestra casa matriz que a partir de determinada fecha íbamos a traer los autos sobre ruedas y no armaríamos más en el país.

Esta medida fue comunicada oportunamente a la Comisión del Sindicato de Nueva Palmira y al UMTRA con quienes hemos mantenido un diálogo muy fluido y sostenido. En ese sentido, debemos ser claros y sinceros al manifestar que ellos, a sabiendas de que perdían su fuente de trabajo a fin de este mes, han seguido trabajando normalmente sin ninguna alteración ni inconveniente para nosotros. Esto se lo hemos agradecido ya que también se han puesto a las órdenes para ayudarnos en todo lo posible a que se sustituya el armado nacional por alguna otra actividad que mantenga sus fuentes de trabajo.

No bien tomamos la medida de cerrar la planta a fines del mes de junio, comenzamos a hablar con nuestros proveedores de Autolatina, a fin de encontrar alguna solución alternativa, máxime cuando se comenzó a hablar del decreto que todavía no ha salido que posibilita, con la exportación, el poder bajar los recargos o aranceles.

Repito que este decreto todavía no ha sido publicado ni homologado ya que se encuentra a estudio.

Hemos recibido el apoyo inicial por parte de Autolatina, en el sentido de tratar de darnos alguna tarea sustitutiva en nuestra planta de Nueva Palmira, pero todavía no se ha concretaedo nada. En ese sentido, hemos hablado de hacer una carrocería para enviar a Argentina, así como el modelo "Gol" que también tendría ese destino. Repito, que todos estos son proyectos que hemos elevado pero no hemos recibido contestación ya que todavía se encuentran a estudio del sector de ingeniería y de las autoridades de Autolatina.

Hemos tenido en cuenta alguna reglamentación que nos beneficia como el Protocolo 21, firmado entre Brasil y Argentina que los obliga a hacer un intercambio y tener una paridad en la balanza comercial del régimen automotriz. Esto es bastante difícil de llevar a cabo para la Argentina, porque por los costos que tiene, se ven imposibilitados de enviar autos terminados a Brasil. Si pudiéramos lograr traer unidades desde el Brasil y desde aquí mandarlas a Argentina, este último país no tendría la obligación de realizar el intercambio con Brasil. Como eso significaría un beneficio para ellos, creo que han tomado con bastante beneplácito nuestra idea.

Por otro lado, tenemos un inconveniente técnico muy importante en el sentido de que nuestra planta no cuenta con tecnología de punta, como la mayoría de las plantas uruguayas, y en lo que a protección de chapas

se refiere, carecemos de los elementos industriales necesarios como para asegurarle a nuestro comprador una buena calidd a nivel internacional.

Es importante destacar que los obreros de Nueva Palmira junto con sus colegas de Autolatina, viajaron a Brasil y, a través de una reunión que mantuve con ellos la semana pasada, me comunicaron que les fue muy bien. Creo que entre ellos van a poner todo su empeño para que nuestras iniciativas lleguen a feliz término, pero concretamente hasta este momento no podemos decir que haya nada ratificado por nuestra casa matriz.

SENOR PEREZ.- Resulta comprensible lo que han planteado. Sin embargo, si consideramos la posibilidad de paralizar la perspectiva de cierre de la Empresa ¿que medidas debería tomar el Gobierno para poder revertir esa situación?

Todos sabemos que el Decreto sobre la rebaja del arancel del 30% al 24%, ya está resuelto, pero considero que la mayoría de esta Comisión estaría de acuerdo en abrir un plazo diferente para rebajarlo del 24% al 20% y en ese sentido me pregunto si entienden que eso es un remedio para la situación.

Por otro lado, si existiese la perspectiva de poder aplicar la tecnología de la cataforesis ¿qué se requeriría al Poder Ejecutivo y al Parlamento?

Entiendo que la situación de cierre es clarísima pero ¿cómo podríamos evitarla?

SEÑOR MACHADO.- Debo decir que la rebaja del 24% al 20% en los aranceles, que se hará a partir de enero de 1993, no afecta para nada la decisión tomada, porque ésta fue hecha en base a la rebaja arancelaria del 30% al 24%. Por lo tanto, lo único que hace es confirmar el acierto de nuestra decisión y no es un paliativo para la misma.

En lo que tiene que ver con la parte técnica de la cataforesis, sería muy importante para nosotros poder contar con ella porque de esa manera estaríamos en condiciones de producir calidad para poder asegurar a la Argentina el nivel de tecnología que requiere y que, a su vez, es empleado por los mercados brasileños y argentinos. Ya hemos estudiado la posibilidad de instalar una planta de cataforesis y le hemos visto varios inconvenientes entre ellos, el más importante, es el del costo ya que significaría una inversión muy elevada. Esto nos obligaría a contar con un acuerdo o compromiso por parte del comprador, de un determinado tiempo que nos permita amortizar dicha inversión que, a su vez, no la podríamos enfrentar solos porque nuestro capital de giro no es suficiente. Posiblemente, tendríamos que recurrir al Fondo de Reconversión de la Industria Nacional.

Pero considero que lo fundamental es contar con la seguridad de que podamos colocar nuestro producto durante cinco o seis años, lo que nos permitirá amortizar la inversión y no pasar a ser un deudor más del Estado, cosa que no nos agradaría de ninguna manera.

SEÑOR PEREZ.- Quiere decir que de las conversaciones que los representantes de la empresa AUTOLATINA han tenido con sus similares argentinas y brasileñas, no surge la posibilidad de que exista determinado tiempo para la amortización de una inversión de esta magnitud.

SEÑOR MACHADO.- Ello es así por varias razones, fundamentalmente, por el MERCOSUR. El funcionamiento de este mercado para nuestro país, previsto para el 31 de diciembre de 1995 significa la derogación y la libre circulación de bienes y servicios dentro de la zona. Por lo tanto, entre Argentina y Brasil podría importarse y exportarse sin ninguna clase de trabas, con lo que nuestra presencia en la triangulación quedaría sin efecto. Además, si en el ínterin se bajara de la lista de excepciones el rubro automotriz, anticipadamente también se podrían importar esos vehículos, libres de gravámenes, de cualquiera de los países mencionados. Todo ello hace que sea bastante difícil obtener un compromiso de compra por un tiempo prolongado por parte de Argentina.

SEÑOR BONAVITA.- Quisiera agregar un tema muy importante como es el del armado de motores en Nueva Palmira.

Estamos esperando para firmar el contrato, que salga el decreto. Mientras no contemos con él no nos atrevemos a firmar un convenio para armar y exportar estos motores a la República Argentina. De todos modos, este proyecto ya está consolidado y pronto para ser firmado. Quiere decir que parte del personal --de aprobarse el

decreto en las condiciones que estimamos-- podría quedar trabajando en la Planta; naturalmente que no se trataría de todos los empleados, sino de aproximadamente un 15%.

Por otra parte, deseo aclarar que por ejemplo, el problema del armado del automóvil o de toda la carrocería no depende solamente de AUTOLATINA BRASIL, sino que también de la aceptación de AUTOLATINA ARGENTINA porque, naturalmente, lo que quiere ésta última es que sus trabajadores tengan más unidades para armar. O sea que hay que conseguir por parte de estas dos empresas la aceptación de nuestro programa. Este tema nos preocupa bastante, por lo que estamos haciendo el mayor esfuerzo posible por solucionarlo, viajando cada 15 días a ambos países a fin de realizar contactos permanentes para lograr consolidar este proyecto.

SEÑOR PEREZ.- Es decir que esta negociación triangular se realiza por parte de los representantes de la empresa que nos visita, independientemente del Estado, por lo que se trataría de un esfuerzo directo de los empresarios uruguayos en la vinculación con sus similares de la región.

SEÑOR MACHADO.- Para que todo esto pueda concretarse también deben modificarse otros mecanismos.

Recientemente hubo una reunión del MERCOSUR con respecto a la parte automotriz en la ciudad de San Pablo, en la que los representantes uruguayos, entre otras cosas, solicitaron que se empezara a aplicar desde ya el origen MERCOSUR. Esto quiere decir que cualquiera sea el país productor de la parte, se tomara como de origen nacional. Si ello no sucede, para llegar al porcentaje

de integración nacional que exige la República Argentina por el CAUCE, es muy difícil, ya que asciende a un 60-40. Por su parte, Brasil establece un 50-50. Hemos solicitado a la República Argentina en esa reunión que también permita un 50-50, así como que el origen triregional o trizonal del MERCOSUR se aplique de inmediato. Ello también influirá en este proyecto, porque si Uruguay tuviera que agregar al vehículo que exportara el 60% como exige la reglamentación argentina, le resultaría imposible por no poseer los elementos necesarios. Aquí sólo se pueden agregar los neumáticos, los vidrios, la batería, los caños de escape, etcétera, pero no se llegaría, de ninguna manera, al porcentaje mencionado. En cambio, si se cuenta con el origen MERCOSUR, se podrá traer las partes de los países vecinos, poner algún elemento en el Uruguay, armarlo y luego exportarlo.

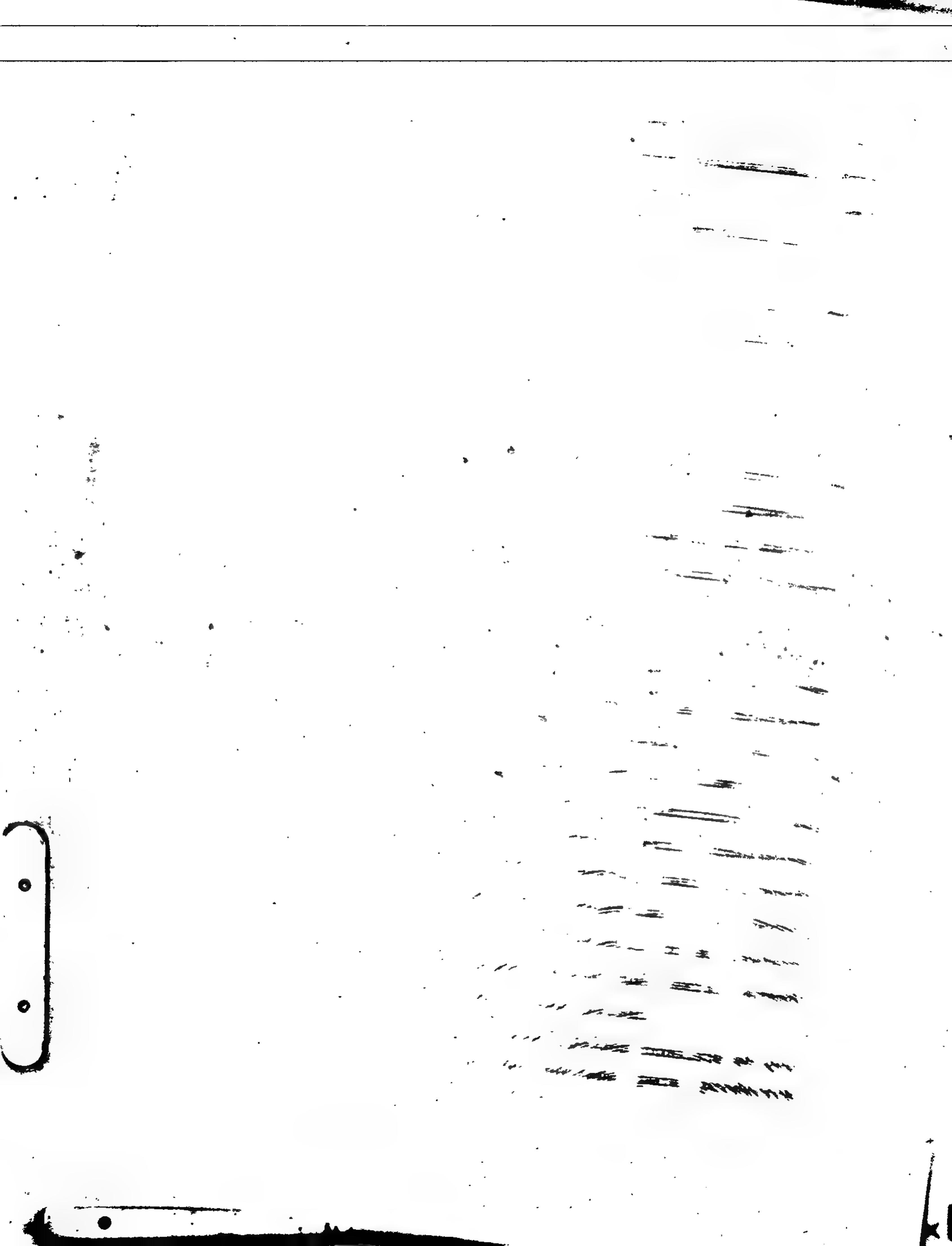
SEÑOR PEREZ.- Justamente mi pregunta iba dirigida en ese sentido.

Precisamente, en la experiencia del Mercado Común Europeo --que naturalmente es distinta a la nuestra-- con respecto a los últimos países que se han incorporado --éstos han sido los más pobres como Portugal, Grecia y anteriormente España-- hubo acuerdos que posibilitaron, por ejemplo, que en Portugal se establecieran determinadas industrias en las que no se tenía experiencia y sin embargo, resultaban convenientes a fin de incorporarlas al circuito industrial y comercial. A través de este mecanismo, Francia, Italia y España le aportaban partes a este país y con la mano de obra existente con determinada preparación,

se posibilitaba una interrelación en un Mercado Común.

Creo que todo este mecanismo requiere que el sector industrial esté consustanciado con el tema, así como que exista determinada política del Poder Ejecutivo vinculada con las necesidades del país en la perspectiva del MERCOSUR; de lo contrario, podría darse una situación desastrosa.

SEÑOR MACHADO.- Comparto totalmente lo expresado por el señor senador Pérez, pero él mismo ha dicho que tanto Grecia como Portugal han entrado al Mercado Común Europeo luego de 30 años de negociaciones. En cambio, nosotros recién comenzamos esta tarea y tenemos dos grandes países que cuidan sus mercados muy celosamente. Brasil, fundamentalmente, tiene mucho temor de que Uruguay sea la puerta de entrada de productos de terceros países. Mi particularísima visión del tema me hace pensar que va a ser muy difícil convencer a dicho país para que aplique determinadas políticas aisladas o algún tipo de concesión al Uruguay, a fin de que podamos mantener las fuentes de trabajo en ciertos rubros; este es realmente uno de los temas que más nos inquieta. A los brasileños les preocupa mucho la industria automotriz japonesa, ya que nuestro país sería un puente muy importante para ella.



A los hermanos del norte esa situación no les satisface y así lo han manifestado en varias oportunidades.Entonces, creo que no es fácil conseguir un espacio en el mercado con concesiones especiales para nuestro país, aunque sería bueno que lo pudiéramos lograr.

SEÑOR PRESIDENTE.-El señor senador Irurtia debe presidir una Comisión que comienza a sesionar a la hora 15, por lo que se debe retirar de Sala.

SEÑOR IRURTIA.-Efectivamente así es, por lo que pido disculpas a nuestros invitados.

SEÑOR PEREZ.-El MERCOSUR tendrá un arancel externo común del 35% ; al menos, eso es lo que se ha informado.Esto significa que en cuanto a las facilidades de importación los autos japoneses tendrán el mismo resultado tratándose de Argentina, Brasil o Uruguay.

SEÑOR BONAVITA.-Eso no es así. Dentro del MERCOSUR existirá una protección arancelaria, pero lo que temen Argentina y Brasil es que dicho producto sea considerado como proveniente de la industria uruguaya; es decir que a nuestro país ingresarían algunas partes, luego en el Uruguay, Argentina, Paraguay o Brasil se fabricarían otras pequeñas partes y finalmente el producto sería considerado uruguayo. En definitiva, sería nuestro país el puente para vender un producto japonés a Argentina o a Brasil y eso es lo que se teme. En síntesis, no se trataría de un auto armado de origen japonés, sino que sería armado en el Uruguay y luego exportado a esos países.

SEÑOR MACHADO.-El temor de estos países consiste en que Uruguay actúe como un puente de entrada para productos

de terceros países como pueden ser Japón o alguna nación europea y que aplicando el triple origen se pueda armar un auto con pequeñas partes de Uruguay, Argentina o Brasil, mientras la mayoría de sus componentes provienen de otra nación y así introducirlo en esos mercados.

Reitero que ese es el peligro que ellos ven y así lo han manifestado en la última reunión a la que no pude asistir, aunque aclaro que pude leer el acta de la misma.

Además, podemos decir que los temores a una invasión japonesa de automóviles son prácticamente universales ya que también los tienen Estados Unidos y las naciones europeas.

SEÑOR BONAVITA.-Quiero agregar algunas reflexiones sobre la situación de la industria automotriz alemana que es la que más conozco.Ella está comprando fábricas en países del Este como es el caso de la fábrica "Skoda", en la que han invertido más de U$S 3.000:000.000 y tiene proyectado invertir U$S 12.000:000.000, y también en Portugal, en virtud de que la mano de obra es más barata.Además, han actuado de la misma manera en España con la fábrica "Seat",que fue comprada por la "Volkswagen".

SEÑOR PEREZ.-Lo mismo sucede en Shangai.

SEÑOR BONAVITA.-Exactamente, señor legislador.

En definitiva,se están moviendo en todos los mercados con mucho cuidado.

SEÑOR MACHADO.-En cuanto a la posibilidad que se planteó de revertir alguna medida, creo que a esta altura de los acontecimientos y guiándonos según las disposiciones

dictadas por el Gobierno, creo que ello sería muy difícil porque Brasil exportaba el auto desarmado únicamente hacia Uruguay, aunque en algún momento también lo hizo con Irán y otros países. Ultimamente y en virtud de que la firma "Lestido" es representante de "Volkswagen" en Uruguay desde hace 45 años, se siguió manteniendo ese esfuerzo. Entonces, cuando se les comunicó que pasábamos del auto desarmado al armado, ellos sintieron un gran alivio porque toda su producción es de autos armados. Por ello es que en nuestra opinión sería imposible realizar un retroceso en la política de "Autolatina".

SEÑOR BONAVITA.-SImplemente deseamos dejar constancia de que cuando solicitamos el auto armado lo hicimos, naturalmente, con conocimiento de la rebaja arancelaria, tal como expresó el señor Machado.

Además, queremos esforzarnos por mantener la planta en funcionamiento pero, para ello debemos contar con reglas de juego muy claras por parte del Gobierno porque los riesgos para nuestra empresa,como para cualquier otra, son muy grandes.Por ejemplo, las inversiones en cataforesis a las que se refirió el señor Machado, son de alrededor de U$s 3:000.000.Por lo tanto, si dichas reglas de juego no son establecidas --lo que nos permitiría firmar un contrato con la fábrica "Volkswagen" por varios años-- nos resultaría imposible realizar esas inversiones.

SEÑOR BORGES.-Quiero agradecer al señor Presidente y a los miembros de esta Comisión la cordial invitación cursada a los integrantes de la Comisión de Industrias

y Comercio de la Cámara de Representantes. Además, me alegro de haber concurrido, porque este clima tan coloquial, diáfano y cristalino de exposiciones detalladas sobre los diversos problemas, ha enriquecido nuestra visión y nos permitirá defender estas fuentes de trabajo, así como lo que está detrás de ellas, es decir, la industria automotriz en general.

Más allá de que me consta la sensibilidad de los señores senadores --manifestada en oportunidad de la visita de la delegación de trabajadores--,quisiera expresar que no debemos rendirnos ante la situación de Argentina y Brasil porque realmente me conmovió la realidad de la población de Nueva Palmira.En esa ciudad se está pensando realizar importantes movilizaciones hacia Montevideo y, en ese sentido, es importante destacar que se trata de personas muy pacíficas , que se preocupan por su trabajo, por suplir la falta de tecnología, por superar las dificultades financieras y todas las adversidades que se puedan presentar.Reitero que se trata de personas que tienen criterios constructivos ,y que están orientadas por el propio Sindicato.Incluso, cuando se realizaron paros se eximió de cumplirlos a los trabajadores de Nueva Palmira y, en particular, de la firma "Lestido", más allá de algún percance que siempre existe entre uruguayos.

Por otra parte, como el señor Ministro concurrirá en el día de mañana y la Cámara de Senadores goza de una respetabilidad muy grande, seguramente los aportes que se han vertido en esta sesión serán de gran utilidad para la futura consideración del tema.

Si me preguntaran qué haría personalmente con respecto a este asunto, efectuaría una solicitud de prórroga, si ello fuera posible. Pienso que una espera de 20 ó 30 días permitiría conversar al respecto con el señor Ministro o con otras personas a fin de hallar la mejor solución. Quizás dicha solución no sea la que todos queremos, pero por lo menos se evitaría una reducción tan importante como es que de un 100% se pase a un 15%. Todos sabemos lo que significa el cierre de una fábrica y lo difícil que resulta ponerla nuevamente en funcionamiento, ya que en ese caso es necesario vencer obstáculos que se presentan a partir de ese momento y no antes.

Por último, deseo agradecer a la Comisión que nos hayan invitado y, a la vez, dado la posibilidad de hacer uso de la palabra, en virtud de que allá hubiéramos tenido que votar; seguramente aquí son democráticos y lo hicimos en forma directa.

SEÑOR MACHADO.- A lo que ha expresado el señor representante nacional Thelman Borges, deseo agregar que de acuerdo con trascendidos y con lo que se puede leer en la prensa en estos días, da la impresión de que el decreto que está a punto de aprobarse tendrá algunas modificaciones. En un principio se dijo que el 24% sería reducido a un 10%; en cambio, ahora se dice que se rebajará a un 14%. Entiendo que estas son soluciones

que van en contra del mantenimiento de la fuente de trabajo, porque cuanto mayor sea la "zanahoria" --y perdóneseme la expresión-- que se nos ponga adelante, mayores serán los esfuerzos que realizaremos para lograr materiales de intercambio y, por lo tanto, mano de obra para nuestros empleados. Si el día de mañana, por ejemplo, el decreto que se apruebe establece un 5% de diferencia, es evidente que el incentivo disminuirá mucho.

Creo que este es un aspecto muy importante y que hay que tener presente porque tal como ya lo manifesté, tengo entendido que de un 24% se pasaría al 14%, por lo cual el incentivo representaría solamente un 10%, a pesar de que en un principio éste iba a ser de un 14%. Por lo tanto, las modificaciones que se le estarían introduciendo a este decreto, en vez de suponer un incentivo, tendrían el efecto totalmente opuesto.

Es cuanto quería manifestar a fin de corroborar las expresiones del señor representante Borges.

SEÑOR BONAVITA.- Deseo puntualizar que nosotros deberíamos haber cerrado la planta ya en oportunidad de haberse reducido los aranceles al 30%.

Personalmente, sentimos un gran cariño por Nueva Palmira y así lo hemos dicho en reiteradas ocasiones. En el año 1962, cuando la planta industrial se instaló en esa localidad, el señor Lestido --fallecido en el año 1988-- le brindó todo su apoyo. Inclusive --y quiero

dejar claro este aspecto porque me parece importante--, tres meses antes de su muerte, encontrándose enfermo, concurrió a Nueva Palmira a los efectos de festejar con sus obreros el 25º aniversario.

Toda la gente de Montevideo --entre quienes me cuento especialmente-- tenemos particular interés en que se mantenga esa fuente de trabajo. Sin embargo, debemos aclarar que en estas circunstancias ello resulta imposible.

SEÑOR PEREZ.- Por lo que nuestros invitados han expresado, da la impresión de que esta situación no tiene arreglo. Es decir que el sábado 20, si no me equivoco...

SEÑOR BONAVITA.- Tenemos pensado cancelar la producción y aunque debamos pagar unos días más, mantener la planta en funcionamiento hasta fin de mes.

SEÑOR PEREZ.- Por lo tanto, con referencia a la pregunta que formulé en el sentido de si el Gobierno podía hacer algo a los efectos de solucionar este problema, parecería que ya nada se puede hacer. Digo esto porque si efectivamente fuera así, la reunión que mantendremos mañana con el señor Ministro, no tiene sentido alguno y simplemente se trataría de que él nos ayudara a enterrar la empresa y la localidad.

SEÑOR BONAVITA.- Pienso que las medidas que adopte el Gobierno afectarán todas las plantas y a la industria automotriz en su totalidad, y no solamente a la de Nueva Palmira. Con relación a esta última específica-

mente, debo decir que es necesario contar con un tiempo razonable --aunque el Gobierno tomara la decisión de apoyar las exportaciones y el decreto las favoreciera con una rebaja de aranceles del 14%--, en virtud de que contamos únicamente con los motores para producir casi inmediatamente. No obstante, si se lograra obtener dicho lapso, deberíamos continuar negociando con las dos fábricas Autolatina Brasil y Autolatina Argentina estos proyectos planteados. Cabe destacar que la primera de ellas los ve con simpatía y los apoya pero, en cambio, la segunda siente cierta preocupación por el problema que le puede crear el hecho de que enviemos autos armados porque perjudicaría la mano de obra argentina.

En consecuencia, reitero, es necesario que dispongamos de un lapso razonable, a fin de concretar estos proyectos.

SEÑOR PEREZ.- Deseo saber --porque no conozco su texto-- si el citado decreto reduce aún más los aranceles.

SEÑOR BONAVITA.- En realidad, no lo conozco, pero hemos escuchado el comentario con relación a que sufriría un cambio con respecto al valor FOB, que sería sustituido por el VAN, que es el Valor Agregado Nacional. Reitero, no conocemos la redacción del citado decreto y, por lo tanto, no podemos decir qué haremos o cuáles serán sus consecuencias.

SEÑOR PEREZ.- Me gustaría saber a qué se refieren cuando

expresan: "si el decreto sale bien".

SEÑOR MACHADO.- A nuestro juicio, "salir bien" significa que tal como se había pensado en un principio, el 24% se redujera al 10% para aquellos que exportaran por el mismo valor que importaban, es decir, que por cada dólar importado, se debía exportar por el mismo valor. Por lo tanto, las empresas que así lo hicieran, en vez de pagar el 24%, abonarían el 10% de arancel. De este modo, el beneficio representaría un 14%. Sin embargo de acuerdo con lo que hoy se manifiesta, se debe pagar un 14% para recibir un beneficio del 10%.

Por otra parte, lo que expresaba el señor Bonavita es muy importante en el sentido de que es muy diferente que la exportación se mida por el valor FOB comparado con el valor CIF a que se haga por el VAN. Resulta muy difícil agregar un 50% de producto nacional a cualquier exportación de este sector porque no contamos con una industria de partes desarrollada tecnológicamente al nivel de los dos países hermanos.

Contestando a la pregunta que ha formulado el señor senador Perez, debo señalar que si el decreto establece un 14% de rebaja en el arancel para aquellos que exporten y con valor FOB comparado con el valor CIF, estaríamos frente a la solución más conveniente porque nos proporcionaría un mayor incentivo en la lucha frente a Autolatina para obtener un producto de exportación.

Por otro lado, sería importante contar con el apoyo del Gobierno en cuanto a los recursos para el sistema de cataforesis que será obligatorio implantar porque, seguramente, tanto Argentina como Brasil así lo requerirán.

SEÑOR BONAVITA.- Deseo señalar que lo que ha manifestado el señor Machaco respecto a Autolatina, también es aplicable a todas las fábricas y plantas que se encuentran en las mismas condiciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos para tratar sólo nos resta expresarles que ha sido un gusto el haberlos recibido y es nuestro deseo que a la brevedad se encuentre una solución.

SEÑOR BONAVITA.- Por nuestra parte, quedamos a las ordenes. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 22 minutos)